



**L'Europe locale &
régionale**

Avancer ensemble vers la mobilité durable

Messages clés du CCRE

Réaction à la Stratégie de mobilité durable et intelligente

Mars 2021

Messages clés du CCRE

- Dans la stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente, la Commission présente son programme politique et relie la mobilité au Pacte vert et à la Stratégie numérique. Les progrès majeurs en matière de durabilité seront réalisés au niveau local et régional.
- L'objectif principal de la stratégie est de rendre l'ensemble du système de transport plus durable. Pour les gouvernements locaux et régionaux, la durabilité ne peut être atteinte qu'en la combinant avec la connectivité, l'accessibilité, le caractère abordable, la sécurité routière et la santé. Le CCRE plaide pour que la stratégie tienne également compte de ces objectifs.
- La mobilité relie les personnes et les entreprises au sein d'une ville, mais elle relie aussi les villes et les régions entre elles. La contribution de la mobilité à la compétitivité sur le marché intérieur, ainsi qu'à la cohésion territoriale, sociale et économique, est importante.
- Les villes et les régions ne cherchent pas seulement à rendre la mobilité plus durable, mais aussi à améliorer la proximité des services (travail, école, loisirs) et la mobilité active comme la marche et le vélo.
- Les villes et les régions disposent d'une vaste expérience et de nombreuses connaissances que l'UE devrait utiliser plus judicieusement pour l'élaboration de ses politiques et le soutien de ses instruments financiers. La transition vers la mobilité ne peut réussir que si tous les niveaux de gouvernement travaillent en partenariat.
- Le CCRE accueille favorablement les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et soutient la Commission dans ses projets visant à les rendre plus attractifs. Toutefois, il est important que les PMUD restent un instrument flexible adapté à l'ampleur et à la diversité du système urbain quotidien.
- Le CCRE soutient la nouvelle mission « 100 villes neutres pour le climat et intelligentes ». Les villes et les régions peuvent servir de bancs d'essai pour les nouvelles technologies, mais également pour des expériences de changement des comportements et de mise en œuvre de nouveaux concepts politiques.

La mobilité urbaine durable et intelligente constitue la clé du développement durable au niveau local. Les gouvernements locaux et régionaux (GLR) doivent chaque jour gérer et développer des solutions complexes de transport multimodal et intégré. Les GLR contribuent également aux **objectifs ambitieux et nécessaires du Pacte vert et de l'Accord de Paris**. La transition vers une mobilité durable permettra à l'avenir d'améliorer la qualité de vie de nos citoyens au niveau local. Les gouvernements locaux et régionaux travaillent sur la durabilité, mais celle-ci est combinée avec la connectivité, l'accessibilité, le caractère abordable, la sécurité routière et la santé.

Néanmoins, pour parvenir à une mobilité durable, il faudra recourir à un ensemble de mesures diverses et variées allant bien au-delà du progrès technologique. La mobilité est étroitement liée à l'aménagement du territoire. Les GLR analysent la proximité des services (travail, école et loisirs) pour réduire le besoin de mobilité de ses citoyens et entreprises.

La transition vers une mobilité intelligente et durable ne concerne pas seulement les véhicules et les infrastructures. L'innovation réside également dans l'établissement de nouvelles méthodes ou de nouveaux systèmes de gouvernance fondés sur la création conjointe de solutions avec toutes les parties prenantes. À travers leurs actions, les GLR encouragent également les changements de comportements, en favorisant la mobilité active comme la marche et le vélo et l'utilisation de la micromobilité (vélos électriques, trottinettes), de la mobilité partagée et des transports publics. En outre, la planification de la mobilité durable garantit d'en faire une réalité pour tous les citoyens, notamment par des mesures respectueuses des genres et en abordant les questions d'accessibilité pour les personnes handicapées.

Les villes sont des centres de mobilité multimodale pour les passagers et les marchandises ; de bonnes connexions sont donc très importantes. Des connexions entre les villes d'une région, mais aussi entre les régions d'un pays et au sein du marché intérieur. La connectivité et le caractère abordable sont importants pour les centres-villes, mais également pour les banlieues des villes et entre les petites villes d'une région.

Gouvernance à multiniveaux : une responsabilité partagée

La mobilité locale s'intègre dans une stratégie de développement territorial plus large. Les plans de mobilité locale durable ne concernent donc pas seulement les grandes villes, mais également les villes de toutes tailles. Ils ne doivent pas se limiter aux zones urbaines, mais doivent s'étendre aux zones fonctionnelles et inclure les zones rurales et périurbaines.

Il est primordial de s'assurer que **tous les niveaux de gouvernance travaillent ensemble dans la même direction, dans le cadre de leurs prérogatives respectives**, pour parvenir à une mobilité durable et intelligente. L'Union européenne et les gouvernements nationaux devraient apporter leur soutien financier et politique aux GLR pour mettre en œuvre des politiques audacieuses tout en respectant le principe de subsidiarité. Les mesures visant à réduire le trafic et les émissions de CO2 sont souvent sensibles sur le plan politique, et la responsabilité doit être partagée de manière égale avec des stratégies cohérentes à tous les niveaux.

Il est donc essentiel que les associations européennes et nationales d'**autorités locales soient directement représentées dans les discussions au niveau de l'UE**, comme dans le Groupe d'experts des États membres sur la mobilité urbaine et ses groupes de travail connexes.

Échange de meilleures pratiques et de conseils pour favoriser les stratégies locales

La Commission européenne peut faciliter et soutenir financièrement les échanges de meilleures pratiques entre les pays et les autorités locales, et rédiger des documents d'orientation.

L'**échange des meilleures pratiques** est crucial pour permettre aux territoires de toutes tailles de proposer des solutions rentables à leurs citoyens. Cela peut également favoriser la mobilité transfrontalière. Les initiatives efficaces peuvent également être reproduites par d'autres GLR grâce à un financement spécifique de l'UE pour des projets pilotes au niveau local et régional.

Il est également très approprié pour l'UE de proposer des lignes directrices et des critères de référence communs qui peuvent être éventuellement intégrés dans les législations nationales, en tenant compte, le cas échéant, des différences entre les États membres et les régions. Les lignes directrices de l'UE sur le développement de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et d'autres instruments politiques sont particulièrement importants et bienvenus.

Financement des stratégies de mobilité urbaine

Afin de contribuer aux objectifs du Pacte vert et de l'Accord de Paris, les **programmes de financement de l'UE** sont essentiels pour soutenir le développement ou la création de structures et de services de mobilité au niveau local. Un cadre cohérent est nécessaire pour articuler les différentes sources de financement destinées aux GLR, comme la Facilité pour la reprise et la résilience de l'UE ou le Fonds structurels et d'investissement européens.

À cet égard, la **Facilité pour la reprise et la résilience de l'Europe** et son affectation aux transitions verte et numérique offrent un grand potentiel pour revigorer notre économie, notamment en faisant progresser la mobilité durable et intelligente. Toutefois, elle doit être conçue et mise en œuvre en partenariat avec les représentants des villes et des régions afin de garantir une approche cohérente et intégrée.

La Commission annonce dans la stratégie qu'elle élargira le concept de nœuds urbains dans le règlement RTE-T pour y inclure les centres de mobilité multimodale, les solutions relatives au premier et dernier kilomètre, les parcs relais et les infrastructures sûres pour la marche et le vélo. Le CCRE se félicite de ce développement, mais regrette la diminution du budget du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les nœuds urbains doivent être mieux définis afin d'améliorer les conditions de cofinancement, et les ALR doivent bénéficier d'une meilleure position en matière de gouvernance du RTE-T. Enfin, la synergie entre le RTE-T et le RTE-E est importante, car la transition vers la mobilité nécessitera des adaptations du réseau électrique et des investissements dans les installations d'hydrogène.

La mission « 100 villes neutres pour le climat et intelligentes » du programme Horizon constituera une source importante de financement. Cette mission peut permettre d'utiliser les villes comme banc d'essai pour toutes sortes de solutions locales et régionales de transition vers la mobilité.

Enfin, la Commission devra adapter les règles du PSC et les règles relatives aux aides d'État afin que les ALR puissent investir dans la transition vers la mobilité. En ces temps difficiles de crise Covid, cela est d'autant plus important pour contribuer à une sortie durable de la crise.

Instruments de politique

Afin de créer des conditions de concurrence équitables pour les ALR, l'UE doit adopter des règles en matière d'harmonisation, de normalisation et d'interopérabilité. Des normes strictes en matière de sécurité, de neutralité climatique des véhicules, de respect de la vie privée et d'échange de données devraient être réglementées au niveau européen.

Pour réaliser le transfert modal souhaité par la Commission, il est important de s'attaquer aux incitations fiscales et de mettre en œuvre les principes d'« utilisateur-payeur » et de « pollueur-payeur ».

Le CCRE se félicite de la révision de la directive sur les services de transport intelligents, qui soutiendra un système de billetterie multimodale et l'intégration des informations provenant de tous les modes de transport. Elle sera importante pour la mobilité à la demande (MaaS) et la conduite automatisée. Les transports publics sont la base d'un transport urbain et de services de mobilité efficaces et durables. Les possibilités pour les zones urbaines d'organiser et de développer leurs services de transport public de manière globale sur la base du règlement de l'UE (1370/2007) doivent continuer à être sauvegardées.

La révision attendue de la directive sur les infrastructures pour carburants alternatifs (DICA) concerne un autre domaine nécessitant une nouvelle réglementation. La DICA jettera les bases d'une relance des investissements dans les infrastructures pour les voitures électriques, mais aussi les biocarburants plus récents et l'hydrogène. Le CCRE préconise l'harmonisation des normes techniques pour la recharge des voitures privées, mais aussi concernant les services d'information et de paiement. La directive doit s'accompagner d'investissements ambitieux avec la possibilité d'une certaine flexibilité dans certaines situations. En particulier dans les régions rurales, les investissements ne seront pas toujours assurés par le marché.

Le CCRE regrette que la Commission n'ait rien annoncé sur l'adaptation intelligente de la vitesse (AIV) dans les véhicules. Ce système permettrait d'améliorer la sécurité routière et de réduire la pollution sonore de l'environnement. En outre, les ALR souhaiteraient l'existence d'une plate-forme européenne pour l'échange de plaques d'immatriculation. La plate-forme actuelle, appelée EUCARIS, n'est disponible que pour certaines infractions au code de la route et non pour l'application du règlement relatif à l'accès aux véhicules urbains (UVAR). Enfin, la Commission souhaite publier des conseils améliorés sur la micromobilité, pour laquelle les ALR espèrent un cadre uniforme pour les véhicules électroniques légers tels que les vélos électriques et les trottinettes.

Le Secrétariat du CCRE a préparé ce projet de réaction avec le soutien des experts techniques de ses associations membres. Ce document a été formellement approuvé par les organes statutaires du CCRE en janvier 2021.

Contact

Axelle Griffon
Conseiller politique - Environnement et mobilité
axelle.griffon@ccre-cemr.org
+ 32 2 500 05 38 - Skype: Axelle_griffon
🐦 @AxGriffonCEMR

À propos du CCRE

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est la plus importante association de gouvernements locaux et régionaux en Europe. Ses membres sont plus de 60 associations nationales de municipalités et de régions de 41 pays européens. Ensemble, ces associations représentent environ 130 000 gouvernements locaux et régionaux.

Les objectifs du CCRE sont doubles : influencer sur la législation européenne au nom des autorités locales et régionales et fournir une plate-forme d'échange entre ses associations membres et leurs élus et experts.

Le CCRE est également la section européenne de l'organisation mondiale Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU).

www.ccre.org/fr